

29 november 2013

## **Blankenburg blijft overeind;**

prognose rapport natuurorganisaties over verkeersgroei heeft geen effect op besluiten infrastructuur

**BYLINE:** Frank De Kruif

**HIGHLIGHT:** Een nieuw rapport met lagere prognoses over de verkeersgroei heeft de regeringspartijen VVD en PvdA niet weerhouden van instemming met de aanleg van de Blankenburgtunnel en andere infrastructurele projecten.

Toevallig was het natuurlijk niet: aan de vooravond van het debat in de Tweede Kamer over het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) verscheen een rapport waaruit zou blijken dat minister Schultz de groei van het verkeer veel te hoog inschat en dat daarom haar besluiten over belangrijke infrastructurele projecten als de Blankenburgtunnel en de A13/A16 bij Rotterdam, de A27 bij Utrecht en de doorgetrokken A15 in Gelderland, op drijfzand zijn gebaseerd. Auteur van het rapport was het onderzoeks- en adviesbureau CE Delft; opdrachtgevers waren Milieudefensie, Natuurmonumenten en de Natuur- en Milieufederaties van Zuid-Holland, Brabant, Utrecht en Gelderland. Zo heel verwonderlijk was de conclusie dat Schultz de noodzaak en de baten van de nieuwe wegen te rooskleurig voorstelt, dan ook niet.

Bij het MIRT-overleg grepen partijen als GroenLinks en D66 het rapport aan om de besluiten over de wegaanleg ter discussie te stellen. Belangrijker was de vraag of de PvdA daarin mee zou gaan: dan zou het namelijk afwijken van het regeerakkoord waarin de projecten expliciet ter uitvoering staan vermeld. Zover kwam het niet. PvdA-woordvoerder Attje Kuiken nam genoegen met de uitleg van de minister dat zij wel degelijk met meerdere groeiscenario's rekening houdt, zowel de hoge als de lage. Alle projecten vallen binnen die bandbreedte, aldus de minister. Ze voelde er niets voor om de besluitvorming stil te leggen in afwachting van weer nieuwe prognoses, die in het voorjaar van 2014 worden verwacht, zoals D66 bij monde van Stientje van Veldhoven suggereerde. 'We kunnen ons geld voor wegen maar één keer uitgeven, dus dat moeten we besteden op basis van een realistisch beeld en de laatste inzichten.' Maar, zei Schultz: 'Prognoses geven nooit volledige zekerheid, alleen Nostradamus weet waar we werkelijk op uitkomen.'

Evenmin wilde Schultz meegaan in pleidooien om niet de Blankenburg- maar de Oranjetunnel aan te leggen, een variant van de oeververbinding die iets westelijker (richting Westland en Den Haag) ligt. Ook daarin werd zij uiteindelijk gesteund door de regeringspartijen, tot genoegen van VVD-woordvoerder Ton Elias, die tijdens het debat al liet weten 'glashard vast te houden' aan de projecten die in het regeerakkoord zijn genoemd.

Bij het MIRT-overleg over spoor zei staatssecretaris Mansveld niets te zien in het idee om een nieuwe aparte goederenlijn aan te leggen, een tweede Betuwelijn langs de N18, zoals Kamerlid Sander de Rouwe (CDA) had geopperd. Volgens de staatssecretaris is die optie in de jaren negentig al onderzocht en wegens de hoge kosten (2 tot 2,8 miljard

euro) afgefallen. Toen werd nog uitgegaan van veel meer treinen dan waarvan nu sprake zou zijn.